

# Actualités de la Direction des Mobilités Routières

Pascal ROSSIGNY

## Les 5 raisons d'être de la DGITM

- superviser le développement et l'exploitation des infrastructures réalisées par l'État
- assurer une qualité de service, comprise au sens large : confort, régularité, expérience client, sécurité et coût ;
- planifier la transition écologique des mobilités et vérifier l'atteinte des cibles d'économies en gaz à effets de serre en mobilisant les trois grands leviers opérationnels d'atténuation : l'électrification des usages, le report modal et la sobriété ;

## Les 5 raisons d'être de la DGITM

- préparer la résilience des réseaux et des services de mobilités aux contextes de réchauffement climatique et aux crises susceptibles d'advenir, notamment militaires
- s'assurer que l'ensemble des collectivités territoriales est en capacité – technique, organisationnelle, financière - d'assumer leurs compétences en matière de mobilités, et ainsi organiser au mieux l'intermodalité, pour les voyageurs comme pour les marchandises.

# Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

Organigramme au 14 janvier 2026



## La nouvelle sous-direction ENT

ENT = Expertise routière, Numérique, écologie pour les services et les Territoires

## Notre cœur de métier

- La transition écologique des mobilités routières
- La transition numérique des mobilités routières
- La sécurité des infrastructures routières
- Le fret et la logistique

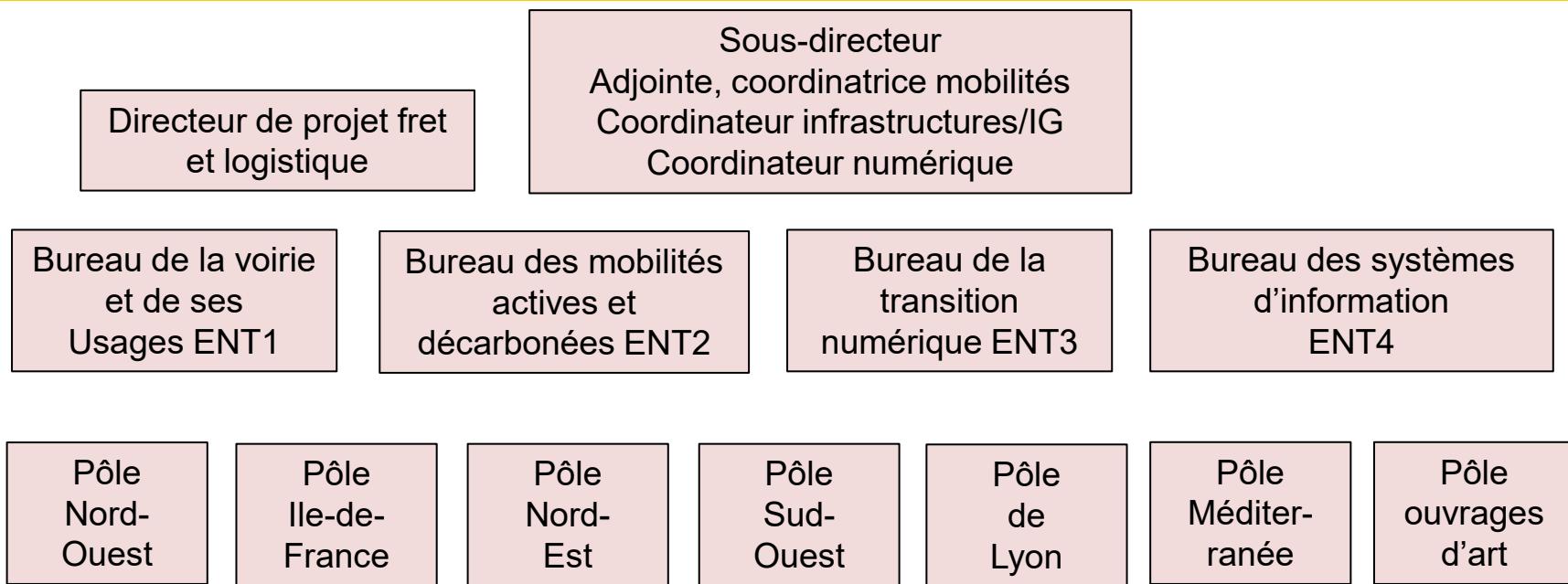
## Un point d'entrée pour les territoires (gestionnaires de voirie et AOM)

- Vélo, marche, covoitage, autopartage, EDPm, véhicules intermédiaires, planification locales des mobilités, management des mobilités
- Stationnement, logistique urbaine, routes à grande circulation
- Décarbonation des chantiers, adaptation au changement climatique
- Véhicule automatisé et connecté, données routières et multimodales, IA et numérique pour les métiers de la route
- Doctrine technique, signalisation

## Une structure en appui des services

- Conseils, avis techniques, IPMS, comités d'experts des OA très pathologiques sur le réseau routier national
- Audits qualité des DIR et des DREAL
- Actions structurantes sur la transition écologique, numérique et la sécurité des infrastructures routières
- AMO pour développer des systèmes d'information et outils numériques pour l'ensemble de la DGITM
- Production de cartes, appui en droit du numérique pour toute la DGITM

# Notre organisation



TEDET : ENT1 et pôles territoriaux

Mission Fret et Logistique => Directeur de projet Fret et Logistique

Mission vélo et marche => Bureau ENT2

Nouvelles Mobilités/animation territoriale => ENT2

TUD notamment véhicules autonomes => ENT 3

Développement de nouveaux Systèmes d'Information => ENT4

## Les actualités de la DMR

## Les actualités

□ **Mobilités actives/vélo : des évolutions législatives dans la cadre de la loi-cadre sur les transports pour donner plus de souplesse aux collectivités dans les aménagements cyclables lors de travaux de création/rénovation de voiries dans l'urbain et le non urbain**

- Dans l'urbain : renvoi à un arrêté qui spécifie les aménagements possibles selon le domaine d'emploi
- Dans le non urbain, itinéraires alternatifs à l'étude

## Programme Ponts : quelques chiffres

- 110 M€ programmés depuis 2021/2023 (cible 32,000 communes de moins de 10 000 habitants) avec le bilan suivant :
- 64 000 ouvrages (42 000 ponts et 12 000 murs) ont été recensés sur plus de 12 000 communes volontaires, et ont fait l'objet d'un carnet de santé.
- 28 % des ponts et 52 % des murs sont en bon état.
- 43 % des ponts et 30 % des murs présentent au moins un défaut pouvant altérer leur structure à terme.
- 29 % des ponts et 18 % des murs présentent des désordres structuraux significatifs ou majeurs nécessitant des études et des travaux de réparation à court terme.
- La première enveloppe votée en 2023 pour la phase travaux du PnP (55 M€) aura permis de réparer ou reconstruire plus de 400 ouvrages, avec un taux moyen de subventionnement de 55 %.
- Plus de 100 ouvrages ont vu leurs travaux terminés.

## Programme Ponts : quelques chiffres

**Loi de Finance pour 2026 :**

**50 M€/an pour le programme via l'AFITF !**

## L'étude de vulnérabilité du RRN

Septembre 2023 à octobre 2025 : Etude Setec avec un financement Etat et une participation des sociétés concessionnaires d'autoroute

Périmètre : 21 073 km du RRN (base : 01/01/2023) composé de 11 629 km d'autoroutes (dont 9 256 km concédés) et 9 444 km de routes nationales (dont 547 km outre-mer).

*Pour mémoire : 920 km transférés à 14 départements et 2 métropoles et 1277 km mis à disposition des régions Grand Est et AuRA*

Enjeux :

- o patrimonial pour un réseau valorisé à 311 Md€ avec des pertes de fonctionnalité

- o social et économique pour permettre aux décideurs d'apprécier et hiérarchiser les risques

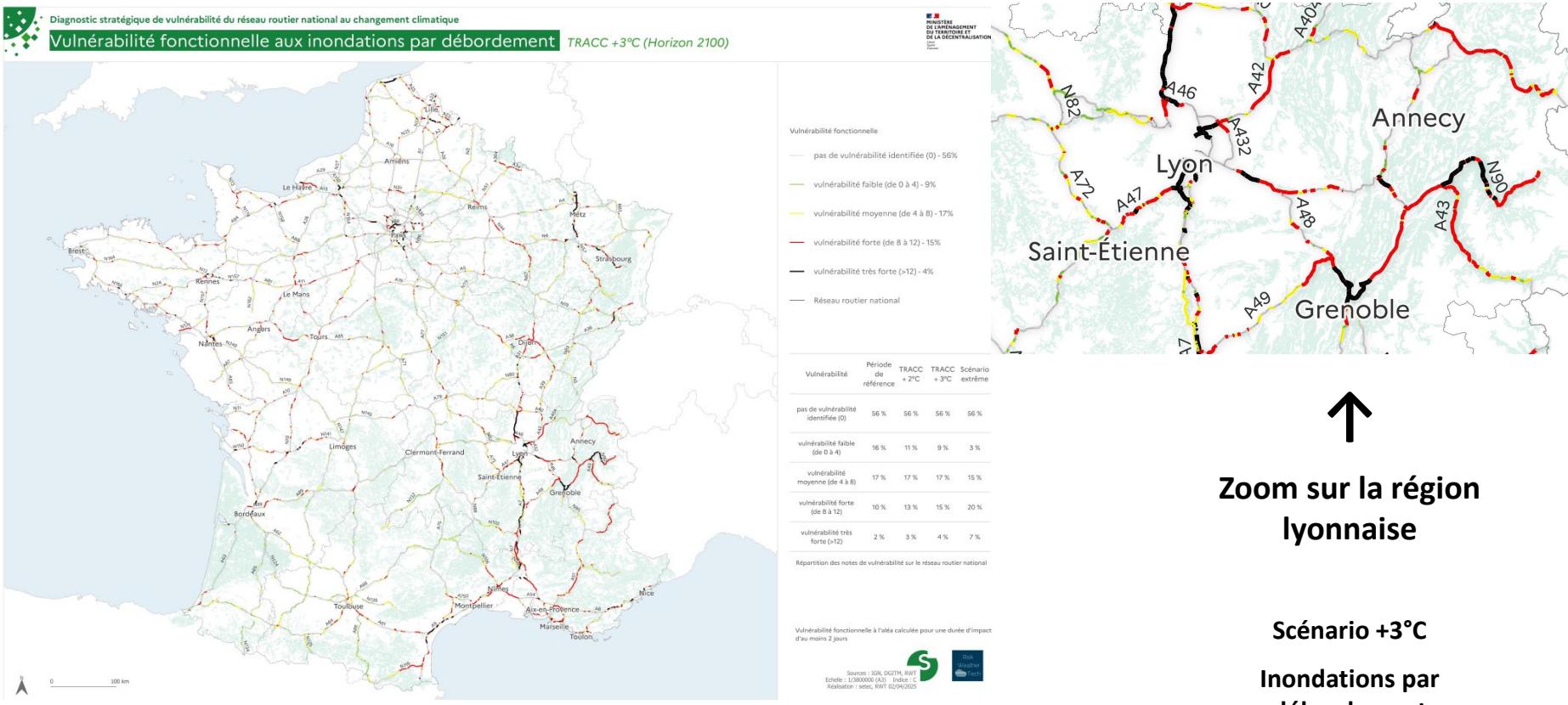
- o d'exemplarité avec la fourniture de méthodologies déclinables notamment à différentes échelles territoriales => à destination des autres gestionnaires de voirie

## L'étude de vulnérabilité du RRN

- Méthode : comporte trois volets
  - Appréciation de la vulnérabilité du RRN au changement climatique pour 10 aléas et 3 scénarios
  - Evaluation du coût de l'inaction (impact physique et fonctionnel)
  - Identification des pistes d'action d'adaptation

# L'étude de vulnérabilité du RRN - Volet 1

Exemple de cartes de vulnérabilité fonctionnelle



# Volet 1 : l'étude de vulnérabilité

Zones les plus vulnérables	Aléas les plus problématiques
Secteurs sud et sud-est Île-de-France Lorraine Grandes agglomérations	Inondations par ruissellement Mouvements de terrain Précipitations extrêmes Retrait gonflement des sols
Secteurs les plus évolutifs	Infrastructures les plus impactées
Île-de-France Large zone centre-est, de Lyon à Metz Côtes de PACA et de la Manche Pays toulousain, Aquitaine, Bretagne	La chaussée dans son ensemble Les différents ouvrages en terre Certains ouvrages d'art spécifiques (Franchissements de cours d'eau, traversées hydrauliques, soutènements ...)

## Volet 2 : le coût de l'inaction

**Dégradations physiques** : le coût de l'inaction sur 10 ans représente **1,8 Md€** à partir de l'hypothèse d'un réchauffement climatique à + 2° (2050 TRACC)

**Perte de fonctionnalité** : l'analyse détaillée montre qu'environ 85% du coût économique des pertes de fonctionnalité est dû aux aléas inondations, le reste aux aléas de type mouvement de terrain.

Le coût de l'inaction fonctionnelle s'élève à près de **2,3 Md€** pour le réseau routier national sur 10 ans avec un réchauffement climatique à +2° (2050 TRACC)

Ces coûts concernent les infrastructures les plus circulées :

- les autoroutes concédées
- l'Île-de-France

Cela a permis à ce stade de confirmer les estimations financières des **besoins de travaux d'adaptation** à hauteur de 2% du montant de la valeur patrimoniale sur 30 ans

**Soit 100 M€/an pour le réseau routier national non concédé**

## Rapport « Voies réservées »

- **Les VR marchent réellement dès lors qu'elles ont été conçues selon les règles de l'art** ( congestion initiale suffisante, pour les VRTC débit bus suffisant ( $>=20$  bus/h, pour les VR2+ à gauche, maîtrise du niveau de fréquentation de la VR (= contrôle) pour éviter leur saturation))
- il n'y a **pas lieu de modifier les catégories de véhicules autorisés sur la VR** ( enjeu de capacité des VR)
- la **palette des solutions techniques de VR est trop limitée** car elle ne couvre pas le cas majoritaire qui est la 2X2, on va donc expérimenter des solutions comme la VR2+ à gauche et la Voie Auxiliaire sur la BAU ( bonne idée mais c'est le coût de 2 VR!)
- **développer la communication sur les VR qui fonctionnent**
- mieux appréhender les effets des VR sur le report vers le covoiturage et les TC

## Rapport « Voies réservées »

### La suite :

- mieux comprendre sur les VR2+ à gauche le niveau de service que l'on peut atteindre et les conditions pour l'atteindre
- les VR2+ à droite doivent être limitées à la zone entre une entrée et un sortie
- confirmer par l'accidentologie que l'on peut remonter la vitesse autorisée à 50 km/h sur les VR à droite.
- évaluer les reports d'itinéraires accompagnant la mise en place des VR pour statuer sur les baisses de débits observées : report modal vertueux ou changement d'itinéraire
- modifier la conception des fin de VR à droite quand il y a un échangeur autoroutier à l'aval ( du fait des problèmes rencontrés avec cette configuration)

# Aller plus loin dans la décarbonation des travaux

Accélérer le déploiement des enrobés à température abaissée

Lancer un GT sur les chaussées de 2050

# Développer les infrastructures pour la transition énergétique des mobilités routières

Déploiement du Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicule Electriques du RRN

Phovoltaïque:

Sécurité incendie des bornes de recharges PL sous des ombrières photovoltaïques

Systèmes de route électrique:

Expérimentation des systèmes de route électrique

## Doctrine technique routière

Travaux du  
CoDoT

Adaptation  
au  
changement  
climatique

Nouvelle  
DTRF

## Transformation numérique

Jumeau  
numérique

Intelligence  
artificielle

## Sécurité routière

Arrêté sur les ralentisseurs

Classement de sécurité du réseau routier

Volume 6 du  
Manuel du  
Chef de  
Chantier

## Le soutien à l'innovation

Appel à projet  
CIRR  
prêt à être  
lancé

Soutien aux  
Projets  
nationaux

Suivi des  
prototypes  
(ERS...)

## A l'international

Le règlement  
des produits  
de  
construction

Les mobilités  
militaires

La Directive Poids  
et Dimensions

La Directive GSIR  
(Sécurité des  
infrastructures)

# Le congrès mondial de la viabilité hivernale, de la résilience et de la décarbonation à Chambéry



**17<sup>th</sup> WORLD CONGRESS  
ON ROAD WINTER SERVICE,  
RESILIENCE AND DECARBONISATION  
CHAMBÉRY – FRANCE**  
10-13 March 2026



## Le programme du congrès

- Le programme du Congrès débutera par la cérémonie d'ouverture officielle le matin du 10 mars, suivie de l'ouverture de l'exposition et de la séance des VIP.
- Le programme se poursuivra ensuite avec des séances plénières, des séances techniques, des séances de posters, des séances sur les orientations stratégiques, des séances prospectives, des ateliers.
- Les Comités techniques de PIARC présenteront notamment leurs réalisations lors des séances techniques. Tous les articles issus de l'appel international seront présentés lors des séances de posters, et les meilleurs d'entre eux seront également présentés lors des séances techniques.
- Le Congrès se terminera le vendredi 13 mars après-midi par la cérémonie de clôture.



Inscrivez-vous:

<https://www.piarc-chambery2026.com/fr/inscriptions>



**Merci de votre attention**

**Pascal ROSSIGNY**